

朝鮮战争空战

朝鮮战争空战，是指在1950年6月25日至1953年7月27日，发生于朝鲜半岛的朝鲜战争空战相关战争，包括空对空、空对地及地对空战争。

聯軍在遠東的空中兵力

聯軍在戰爭爆發時主要的空中武力是遠東空軍（Far East Air Force, FEAF），直屬於遠東司令部（C-in-C Far East, CINCFE）。遠東空軍的司令官是喬治·史崔特梅爾，麾下最大的單位是第五航空隊，下屬單位包括第8戰鬥轟炸機大隊，第35戰鬥機攔截聯隊，第339全天候戰鬥機中隊，第8戰術偵查中隊，第48戰鬥轟炸機大隊，第51戰鬥機攔截聯隊，第4全天候戰鬥機中隊，第31照相偵查中隊，第3轟炸機聯隊，第19轟炸機聯隊，此外還有一些運輸機部隊。^[1]

空對地作戰

由於蘇聯空軍受到的命令以保護機場為主要作戰原則，除了朝鮮人民軍空軍在開戰初期的行動以外，戰爭期間絕大多數的對地作戰（包括密接支援，戰場阻絕與戰術轟炸）是由聯軍所發動與擔任。

開戰初期

朝鮮人民軍空軍兩架Yak-9戰鬥機在當地時間下午3點左右，以機槍掃射漢城附近的金浦機場，摧毀一處燃料庫，擊傷一架C-54運輸機與控制塔台。同一時間另有4架戰鬥機攻擊漢城，擊傷7架大韓民國空軍的教練機。當地時間下午7點左右，第二波機群對該機場再度發動攻擊，將稍早擊傷的C-54運輸機徹底摧毀。^[2]

6月25日美國總統杜魯門同意遠東空軍開始動用空軍與海軍航空隊對抗朝鮮部隊。遠東空軍麾下的第五航空隊司令厄爾·帕特里奇同意在6月27日開始轟炸朝鮮人民軍的目標，但是6架B-26轟炸機被轉移去掩護自仁川緊急撤退美國僑民的一艘船，其他的轟炸機受到天候影響，只能轟炸朝方的裝甲和運輸車輛。隔天12架B-26發動自開戰以來的第一次戰場阻絕任務：目標是靠近38度線，位於汶山的一處鐵路轉運站。^[3]

6月27日，金浦機場上撤退美國僑民的運輸機受到人民軍空軍再度攻擊，同時剛自美國返回日本的遠東空軍司令喬治·史崔特梅爾授權第五航空隊對人民軍的機場發動攻擊，以瓦解其的威脅。29日，遠東地區美軍最高指揮官麥克阿瑟正式批准對38度線以北的機場攻擊。當天有18架B-26對平壤附近的機場投擲炸彈，並且宣稱摧毀地面數架與在空中擊落一架飛機。

美國海軍的與英國皇家海軍的勝利號（Triumph）航空母艦及其伴隨的艦隊組成第77特遣艦隊，在沖繩海域會合之後前往朝鮮半島，於7月3日以艦載機對海州機場與平壤附近的機場和鐵路設施發動攻擊。特遣艦隊在7月18日抵達日本海的同時，繼續對地面的北朝鮮目標轟炸。^[4]釜山環形防禦圈戰役期間的8月16日，美軍轟炸機隊於防禦圈西部實施了大規模的倭館地毯式轟炸，與二戰諾曼第戰役期間的聖洛轟炸規模相仿^[5]。



1951年5月，聯軍以魚雷攻擊位於北朝鮮的華川水庫（）



1950年8月16日美國空軍於慶尚北道實施的倭館地毯式轟炸



1950年11月聯軍轟炸位於新義州附近，鴨綠江上的橋樑，企圖切斷來自中國的軍隊和物資的流動

聯軍的任務型態

聯軍的空中武力支援朝鮮半島的地面作戰形態主要有三類：轟炸北朝鮮戰略目標，對戰場周邊的運輸和集結進行阻絕，以及對陸軍單位的密接支援任務等。在這期間，1951年4月12日的“黑色星期四”，和1951年10月23日的“黑色星期二”戰鬥是較為著名的戰例。

1951年4月12日，3-4個中隊36至48架B-29在近100架F-80與F-84掩護下，試圖轟炸位於安東的兩座鴨綠江大橋中的友誼橋，兩橋此前均被炸斷，其中友誼橋又被屢次修復。中蘇出動約80架MiG-15攔截，其中30架mig15突破護航戰機防線攻擊B-29機群。3架B-29被當場擊落，7架嚴重受損，轟炸任務中斷。經此“黑色星期四”，美國空軍暫停了近3個月的大型轟炸機轟炸。

1951年10月23日，聯合國軍派出21架B-29在近200架噴氣戰機的掩護下，試圖轟炸朝鮮北部位於Nasmi新建的野戰機場。中蘇共出動150架MiG-15攔截，44架蘇聯米格機延伸飛至米格走廊邊緣，趕在第307轟炸中隊與其它飛機集結前，對307中隊的8架美國B-29轟炸機和1架領航B-29轟炸機圍攻；護航的40多架F-84遲到4分鐘，前導的31架F-86又被大量（60-100架）米格機牽制。結果307中隊的9架B-29中、損失6架（四架被擊落，兩架飛回機場著陸但受傷過重而報廢）、重傷一架，另F-84被擊落一架。美軍雖然也擊落了兩至三架米格機，但得不償失。此後第4戰鬥機聯隊的所有F-86被集中到南韓的基地，不再輪調回日本。原來飛F-80C的第51聯隊換裝為從本土運送75架F-86-E。其中兩個中隊（第16、25中隊）在1951年12月上旬開始執行任務；第三個中隊（第39中隊）原來屬於飛F-51的第18戰鬥轟炸機聯隊，則在1952年中才完成換裝。[3]



兩架美國第336戰鬥機中隊的F-86E戰鬥機進行對B-29轟炸機在朝鮮的護航任務

10月22日至27日的大規模空戰中，5架B-29被當場擊落，6架嚴重受損，返航中墜毀或降落后報廢，另有10余架受彈，影響到其後數十年的美空軍戰略布局，10月28日，美空軍司令部下令，停止大型轟炸機集群日間戰略性轟炸，將轟炸機使用改為夜間小批量戰術支援；其後將戰略攻擊力量的重心由轟炸機集群轉向核武器，並開始重視載彈量較少但更靈活的對地攻擊機和多用途戰機的作用。在朝鮮，美軍試圖以轟炸切斷中國人民志願軍運輸線的戰略企圖，最終未能實現。

戰場阻絕

聯軍計劃利用空中的力量，癱瘓，摧毀北韓與中國志願軍使用的交通路線、運輸工具、物資囤積與儲存點，以軟化共產黨地面部隊的作戰能力。聯軍大致上將戰場阻絕作戰的部分區分為三個階段：

- 第一階段：1950年6月25日到1950年11月25日。期間包含朝鮮人民軍對韓展開攻勢，仁川登陸，聯軍接近鴨綠江與志願軍第一次攻擊等。
- 第二階段：1951年1月25日到1951年7月10日。這段期間包含志願軍第二次，新年與春季攻擊，聯軍的殺手作戰 (Killer Operation) 等。
- 第三階段：1951年7月10日到1953年7月27日。期間包含雙方戰線處於膠著狀態，直到停戰為止。[6]

密接支援

聯軍擔任密接支援的主要飛機是F-80戰鬥機，受到早期噴射機耗油較大的影響，F-80從日本基地起飛之後，能夠停留在戰場的時間很有限，而且作戰半徑在攜帶火箭與翼端165美制加侖副油箱時僅有225英哩^[7]。再加上韓國的機場無法起降噴射戰鬥機，因此美國空軍決定將配屬於空中國民警衛隊與儲存的P-51戰鬥機徵招到朝鮮半島，並且將部分使用F-80戰鬥機的中隊轉換使用這些二戰的老兵^[8]。

絞殺戰

絞殺戰的名稱來自聯合國空軍部隊所規劃的戰場阻絕作戰**Operation Strangle**（這一個作戰名稱來自二戰時期的義大利戰區）。這一場作戰發生的時間包含在聯軍第二階段（1950年11月25日到1951年7月10日）和第三階段（1951年7月10日到1953年7月27日）的戰場阻絕作戰期間^[6]。由於作戰效果不佳，在經過檢討之後，於第三階段改變作戰方式。

中方稱為“反‘絞殺戰’”，中方包含的時間起自聯軍**Operation Strangle**到第三階段聯軍對地阻絕作戰的中期。當時擔任美國第八軍司令的李奇微 (Mathew Ridgway) 認為“如果終止空中封鎖交通線的活動，或者縮小這種活動的規模”，就會使中朝方軍隊“在一段比較短的時間內就能積聚起足夠的補給品，從而有能力發動一次持續的、大規模的攻勢”。以美國為首的聯合國軍計劃用三個月時間全部摧毀朝鮮北部的鐵路系統，使之“鐵路運輸陷於完全停頓的地步”^[9]。當時志願軍空軍指揮官為劉亞樓，負責後勤指揮的是洪學智。

“绞杀战”第一阶段发生在1951年8月中旬一月底，联合国空军趁朝鲜北部发生特大洪水灾害，以轰炸铁路为主，日夜逐段轰炸铁路路基和反复轰炸铁路、桥梁，及轰炸维修队伍，并在重要桥梁、路线投掷定时炸弹、一触即爆的蝴蝶弹和四爪钉，阻碍车辆通行。18日轰炸全面展开。中朝方约8200多人在2100多公里的运输线上昼夜监视联合国军飞机活动做预警，同时加强疏散、伪装，设立假目标，真真假假，迷惑对方。在当月即将1100多车皮约合34000吨物资抢运到前线，中国官方宣称初步改善了当时短缺供应的状况，“比较圆满地完成了运输任务”^[9]。

第二阶段于9月—12月，联合国空军改以集中轰炸朝鲜北部咽喉部位交通线，即清川江以南的新安州、西浦、价川间铁路“三角地区”。并逐步再缩小轰炸范围，最后压缩到肃川至万城间铁路线上的里程桩“317” — “318”一公里地段及龙源里至泉洞间“29”公里处之一点上。九月下旬志愿军空军陆续投入战争，其威力很快迫使联合国空军的活活动空域撤至清川江以南，并迫使B-29战略轰炸机从十月份起转入夜间活动。使中朝方军队地面部队针锋相对集中力量重点维护，加固、加宽、新修公路。在不能通的铁路段利用汽车、马车、人力车协运。创造性采取活动桥梁，白天移走，晚上移回。随炸随修，白天被炸晚上修复^[9]。

美军对战果表示不满：“凡是炸断了的铁路，很少是在二十四小时内未能修复的”，“对铁路实行‘绞杀作战’的效果是令人失望的”。在此阶段，据不完全统计，中朝方抢运过封锁区的作战物资达15,400多车皮。中朝方公路汽车运输能力较4月至8月提高75%以上，使前线开始有了粮弹储备^[9]。

1952年1月—6月，联合国空军改为重点和机动相结合，轰炸中朝鲜方铁路两头，封锁作战物资的来路和去路。中朝方采取以“以集中对集中，以机动对机动”的方针，4月，联合国空军被迫只轰炸清川江以北一头。汽车运输能力比1951年下半年提高了70%左右。汽车损坏率在第一季度降到2.3%，第二季度降至1.7%^[9]。

6月，联合国空军放弃“绞杀战”，美国第8集团军司令范佛里特在汉城记者招待会上称：“虽然联军的空军和海军尽了一切力量，企图阻断共产党的供应，然而共产党仍然以令人难以置信的顽强毅力，把物资运到前线，创造了惊人的奇迹。”。“绞杀战”后联合国空军集中力量破坏中朝方水电站、中朝方阵地前沿至纵深80公里地幅内厂矿、城镇和军队的仓库及指挥机关^[9]。

中朝方的轰炸

志愿军曾经以空军和海军掩护陆军攻占了朝鲜西海岸的大和岛、小和岛等十多个岛屿，并在这一过程中三次轰炸大和岛，开创了解放军夜间轰炸的先河^[10]。

第一次轰炸是在1951年11月6日，9架图-2轰炸机在日间对岛上的联军设施与建筑进行轰炸。第二次是在1951年11月29日，也是第一次夜间轰炸任务。10架轰炸机对大和岛上的目标投掷炸弹，但是未能命中任何地面目标^[11]。最后一次任务是在11月30日，9架轰炸机在日间透过志愿军的La-11战斗机护航再度进行轰炸。受到美军334，335和336中队F-86战斗机的拦截，中国方面的纪录是损失8架飞机，被击落4架Tu-2和3架La-11，另1架米格15失踪。美国方面的纪录是击落8架Tu-2，3架La-9（应是將La-11误判为La-9），1架米格15。^[12]。

空对空作战

空对空作战是指朝鲜人民军空军，苏联空军，中国志愿军空军与联军空军进行的各种空战，包含战斗机之间，与拦截轰炸机与攻击机的任务。大多数战斗之间的战斗发生于白天，少部分发生于担任护航的联军夜间战斗机与拦截联军轰炸机的MiG-15交战。

初期

朝鲜空军第一次出现在开战当天，4架由苏联提供的Yak-9战斗机扫射汉城（今首尔）附近的金浦机场。由于当时大韩民国并没有装备任何战斗机型，因此损失惨重，美国决定立刻由驻扎在日本的远东空军派出战斗机担任保护与驱离的任务。^[13]

美军派出的F-82战斗机在战事爆发的第二天（6月26日）当地时间下午1:33时遭遇一架Yak-9的奇袭，双方没有任何损失或者是战果。6月27日发生第一次双方空中交战的纪录。根据美方的纪录，当天一共有7架朝鲜空军的战斗机在不同时间被美军F-82与F-80战斗机击落^[13]。

苏联空军派遣的MiG-15战斗机进驻中国位于安东地区的机场之后，第一次被记录到出现在战场是在1950年11月1日。而第一次喷射机之间的空战发生在该月的8日，交战的机型是美国的F-80战斗机与苏联的MiG-15^[14]。



MiG-15戰鬥機



美國空軍F-86戰鬥機

冷戰結束以前，美國與蘇聯方面各自宣稱當天擊落對方一架戰鬥機，而本身無損失。透過1990年代美俄兩國公開韓戰時期的檔案資料比較的結果，都無法確認雙方對於當天戰果的宣稱^[15]。因此，歷史上第一次噴射戰鬥機空戰的確認擊落記錄是由美國海軍上尉William Thomas Amen於11月9日駕駛F9F戰鬥機擊落一架MiG-15^{[16][15]}。

苏军秘密加入



蘇聯空軍參戰部隊——第64航空隊隊旗。

蘇聯許多飛行員經歷過二次世界大戰的洗禮，作戰經驗豐富。韓戰期間，蘇聯空軍曾經編成「第64航空隊」、派駐中國東北部，以鞍山機場^{[17]:194}、安東機場作為基地^{[18]:199}，這些機場距離鴨綠江很近，在航程上比起前期要從日本起飛的美軍戰機佔上許多便宜。此外，美軍明文禁止空軍單位進入中國境內轟炸或者是掃蕩，雖然追擊，在機場上挑戰或者是小規模轟炸的事件曾經發生，然而絕大多數的時間這些機場的飛機可以自由起降與集結。美軍飛行員曾經在訪談中提到他們在鴨綠江附近空域巡邏時能夠遠處看到機場的飛機循序起飛，集節編隊完畢之後以高度優勢進行空戰。^{[19][20]}



目前美俄雙方的紀錄當中可以確認的第一架噴射戰鬥機戰果是由美國海軍F9F戰鬥機所創下

在史達林要求嚴格保密和二战时苏联对于俘虏态度的影响下，有蘇聯飛行員選擇自殺而不是被俘^[21]，聯軍其實自蘇聯加入空戰的行列之後，很快自監聽無線電通訊當中知道蘇聯的介入，不過整個韓戰期間聯軍方面也選擇緘默的態度。

米格走廊

米格走廊是朝鲜战争时期一历史名词，是美国空军对朝鲜民主主义人民共和国西北部鸭绿江入黄海口的附近一带地区称谓，而非一次作战行动的名称。在朝鲜战争中，因在此地美军的F-86军刀战斗机多次与苏联的米格-15发生遭遇战，因而得名。这是历史上第一次出现大规模喷气式飞机对战的地方，所以米格走廊也被视为喷气式飞机战争的发源地。^[22]

统计

苏联方面的資料統計他們一共有60450日間和2779夜間架次^[23]。中國方面的資料統計志願軍空軍在戰爭中共出動起飛2457批26491架次。綜合其他來源^[24]的統計是一共出動86000到90000架次，其中3000架次是夜間任務。

聯軍方面遠東空軍出动720980架次，海軍為16752架次，海軍陸戰隊則出動107303架次，另外英國协助出动了22000架次^[25]。

由任務來區分遠東空軍的飛行架次則是^[25]：

任務	架次
戰場阻絕	192581
密接支援	57665
拦截	66997
空優任務	181659
其他	222078

纪录归属争议

志愿军空军宣稱飛行員張積慧击落美军著名飞行员戴维斯^[26]，不过，此次事件还存在一些争议，通过近年公開的資料比較，又有蘇聯第97攔截機師第148近衛攔截機團的米哈伊爾·艾文（；）中尉宣稱擊落的一架F-86的過程比較接近美方的紀錄。此外，中國方面過去並未公開當時參加空戰的張積慧與僚機單志玉也被擊落的資料（當日中方宣稱自己損

失3架)^[27]。不过，中方宣稱，当日上午只有志愿军空军在清川江上空巡逻，而且宣稱戴维斯座机遗骸仅距离张积慧跳伞地点500米，然而戴维斯的僚机的照相枪资料无法证明有击落敌机的纪录，在當日僅有兩架F-86參戰的情況下，美方和中方損失的共4架飛機的紀錄歸屬，還有許多疑點^[28]。

中国也称韩德彩击落了费席尔并且说他们曾经会过面^[29]，但是费本人始终认为是苏联人击落的他并且回忆到战争结束后才知道韩德彩击落的说法，而且说他当天起飞后发现他的瞄准器有问题。^[30]费于1994年到乌克兰找到当年的苏联飞行员，证实了他被苏联軍击落前曾击落过米格机。^[31]

相關條目

- 米格走廊

参考文献

延伸阅读

- Werrell, Kenneth P., *Sabers over MiG Alley*, USNI, ISBN 1591149339。
- Richard H. Kohn and Joseph P. Harahan, *Air Interdiction in World War II, Korea, and Vietnam: An Interview with General Earle E. Partridge, General Jacob E. Smart, and General John W. Vogt, Jr.*, USAF, 1986, ISBN 091279934X
- General William W. Momyer, *Air Power in Three Wars (World War II, Korea, Vietnam)*, USAF, 1985
- Richard H. Kohn and Joseph P. Harahan, *Air Superiority in World War II and Korea*, USAF, 1983, ISBN 0912799005
- Cecil G. Foster and David Kirk Vaughan, *Mig Alley to Mu Ghia Pass: Memoirs of a Korean War Ace*, McFarland & Company, 2001, ISBN 0786409959
- John R. Bruning, *Crimson Sky: The Air Battle for Korea*, Potomac Books Inc, 2005, ISBN 1574888412
- William T. Y'Blood, *Down in the weeds : close air support in Korea*, USAF, 2002, ISBN 0160510686
- Cull Brian and Newton Denis."With the Yanks in Korea.Volume One".Grub Street 2000.ISBN 1-902304-49-7
- Francillon René."Dans les Cieux de Chosen".Air Fan No.317 April 2005
- Gordon Yefim and Davison Peter."Mikoyan Gurevitch MiG-15 FAGOT".Speciality Press Publishers and Wholesalers. 2004.ISBN 1-58007-081-7
- Krylov, Leonid and Tepsurkaev, Yuriy. *Soviet MiG-15 Aces of the Korean War*. Botley, Oxford, UK: Osprey Publications, 2008. ISBN 1-84603-299-7.
- Kum-Suk, No and Osterholm, J. Roger. *A MiG-15 to Freedom: Memoir of the Wartime North Korean Defector Who First Delivered the Secret Fighter Jet to the Americans in 1953*. McFarland & Co. Publishers, 1996.
- Mesko, Jim. *Air War over Korea*. Carrollton, Texas: Squadron/Signal Publications Inc., 2000. ISBN 0-89747-415-5.
- Thompson Warren. "F-86 Sabre Aces of the 4th Fighter Wing". Botley, Oxford, UK: Osprey Publications, 2006. ISBN 1-84176-996-7.
- Thompson Warren. "F-86 Sabre Aces of the 51st Fighter Wing". Botley, Oxford, UK: Osprey Publications, 2006. ISBN 1-84176-995-7.
- Thompson Warren. "F-86 Sabre Aces of the 4th Fighter Interceptor Wing". Botley, Oxford, UK: Osprey Publications, 2002. ISBN 1-84176-287-3.
- Thompson Warren. "Korea The Air War". London, W1X 9DA, UK: Osprey Publishing Ltd, 1988. ISBN 1-85532-234-X.
- Thompson Warren, Dorr Robert. "Korean Air War". St Paul, MN, USA : Motorbooks International, 2003. ISBN 0-7603-1511-6.
- Xiaoming, Zhang (張曉明) ."Red Wings Over the Yalu".Texas A&M University Press-College Station 2002. ISBN 1-58544-201-1

外部連結

- [Yevgeni Pepelyayev: A Red Predator over "MiG Alley"](#)
- [Korean War Aces - USAF F-86 Sabre jet pilots](#)
- [Soviet View of the War in Korea](#) （[页面存档备份](#)，存于）
- [Russian Claims from the Korean War 1950-53](#)
- [A Short Observation on the DPRK Air Forces from 1948 to 1996](#)
- [Aircraft type - lost list](#)
- [Korean War Aircraft Loss Database](#) （[页面存档备份](#)，存于）
- [USAF K-Sites in Korea](#) （[页面存档备份](#)，存于）
- [Korean War Working Group](#) （[页面存档备份](#)，存于）



维基共享资源上的相关多媒体资源：**朝鲜战争空战**